385.1
M734

Mollet.

Rachat des Chemins de fer.

The person charging this material is responsible for its return to the library from which it was withdrawn on or before the **Latest Date** stamped below.

Theft, mutilation, and underlining of books are reasons for disciplinary action and may result in dismissal from the University.

UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY AT URBANA-CHAMPAIGN

MAY 21 1976

MAY 10 1976

L161—O-1096

Digitized by the Internet Archive
in 2017 with funding from
University of Illinois Urbana-Champaign Alternates

https://archive.org/details/questionduraсhat00moll

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

CHAMBRE DE COMMERCE D'AMIENS.

Séance du 21 Juillet 1880.

QUESTION

DU

RACHAT DES CHEMINS DE FER

ET DE LEUR EXPLOITATION PAR L'ÉTAT.

RAPPORT

PAR M. VULFRAN MOLLET,

Président de la Chambre de Commerce.

AMIENS,

IMPRIMERIE DE T. JEUNET,

RUE DES CAPUCINS, 45.

1880.

6/6d
989
Col. 204-583

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

385.1
M73q

CHAMBRE DE COMMERCE D'AMIENS.

(Extrait du procès-verbal de la séance du 21 Juillet 1880.)

QUESTION

DU

RACHAT DES CHEMINS DE FER PAR L'ÉTAT.

11N40

L'ordre du jour appelle la délibération de la Chambre sur la question du rachat des chemins de fer et de leur exploitation par l'État. M. Vulfran Mollet, président, donne lecture du rapport qu'il a rédigé sur cette question :

MESSIEURS,

Dans l'une de vos précédentes séances, après avoir discuté à grands traits la redoutable question du rachat des chemins de fer et de leur exploitation par l'État, vous n'avez pas hésité, après examen approfondi de toutes ses conséquences fatales, à vous prononcer, à l'unanimité, contre ce projet ; et vous m'avez alors chargé de la rédaction du rapport à adresser, par la Chambre de Commerce d'Amiens, à M. le Ministre des Travaux publics.

J'ai lu et étudié à peu près tout ce qui a été publié sur cette question depuis plusieurs mois ; et j'ai été de jour en jour plus épouvanté des dangers que présente la voie si périlleuse dans laquelle les principaux membres de la Commission des chemins de fer de la Chambre des Députés n'ont pas hésité à lancer le pays.

Gen Rec Kiny 26 Nov 90 Grafton

1087422

Je viens donc, mes chers Collègues, vous soumettre le travail que vous m'avez confié, et vous demander votre approbation unanime pour pouvoir immédiatement joindre notre voix à celles si autorisées des grandes Chambres de Commerce, qui ont déjà protesté contre le péril non pas seulement commercial et industriel, mais contre le péril social qui nous menace, si le Gouvernement se laisse aller à adopter les propositions téméraires, véritables utopies, de quelques députés peu pratiques, mais malheureusement très-puissants aujourd'hui.

Voici, Messieurs, l'origine de ce projet :

Il y a deux ans, en mai 1878, le Gouvernement proposa et les Chambres votèrent le rachat d'un certain nombre de lignes d'intérêt local, sans cohésion, la plupart isolées, construites et exploitées par des compagnies ruinées, les unes par le mauvais vouloir et l'inexpérience de l'administration, les autres par la concurrence incessante et par les tarifs de détournement des grandes Compagnies, dans le réseau desquelles elles se trouvaient. Le rachat de ces lignes fut voté alors par les Chambres ; d'ailleurs on ne pouvait guère faire autrement, et leur exploitation fut entreprise par l'État.

Les résultats de cette exploitation des lignes rachetées au mois de mai 1878 n'ont pas été heureux ; et, en examinant à fond les procédés de l'Administration, il faut bien reconnaître qu'il était difficile qu'il en fût autrement !

Aussi, pour remédier à cette situation intolérable, M. le Ministre des Travaux publics avait d'abord signé, à la date du 10 février 1880, une convention entre l'État et la Compagnie d'Orléans, en vertu de laquelle cette dernière Compagnie faisait cession, plus ou moins volontaire, à l'État, de toutes ses voies situées à l'ouest d'une grande ligne partant de Paris, traversant Orléans, puis Tours, et aboutissant à Bordeaux, pour donner au réseau précédemment racheté par l'État une véritable importance, en le réunissant avec toutes les lignes au milieu desquelles

se débattait ce même réseau, et en même temps pour le mettre en rapport avec tous les ports du littoral.

Puis, M. le Ministre avait demandé, dans la séance du 12 février 1880, à la Chambre des Députés, l'approbation de cette convention et l'autorisation de racheter une partie du réseau de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans (1,500 à 1,600 kilomètres).

Mais la Commission des chemins de fer n'approuva pas cette convention, et allant bien au-delà de ce que lui demandait M. le Ministre des Travaux publics, elle n'hésita pas à présenter un contre-projet pour le rachat total de l'immense réseau de la Compagnie des chemins de fer d'Orléans.

C'est contre ce déplorable projet que nous protestons à notre tour, en demandant en même temps le rejet de la proposition du Gouvernement.

L'émotion si vive éprouvée par le commerce et par l'industrie ; les craintes que manifestent tous ceux qui travaillent ; le découragement qui s'empare des financiers et de tous ceux qui ont placé leurs épargnes en actions, et surtout en obligations de chemins de fer, sont venus jusqu'à nous et nous imposent le devoir de déclarer hautement, comme l'ont fait déjà d'autres Chambres de Commerce :

« Que l'application de ce projet serait le renversement du » régime économique auquel la France est redevable, en grande » partie, de sa prospérité actuelle, prospérité qui a survécu » à la guerre désastreuse de 1870-1871, et qui s'est maintenue » malgré la succession de plusieurs mauvaises récoltes. »

Mais, Messieurs, quels sont donc les motifs sur lesquels s'est appuyée la Commission des chemins de fer, pour justifier sa proposition générale de rachat et d'exploitation par l'État ? Par quelles espérances s'est-elle donc laissé éblouir ?

A-t-elle voulu agir dans l'intérêt de l'État, et a-t-elle cru que les recettes augmenteraient si l'État exploitait lui-même ?

A-t-elle, au contraire, été inspirée par le désir d'être utile à l'agriculture, à l'industrie et au commerce, et espère-t-elle des abaissements de tarifs ?

Ce sont là toutes questions que nous avons dû nous poser au début de notre examen ; mais c'est èn vain que nous en avons cherché la solution. La Commission n'a rien dit, n'a rien prouvé, elle a rejeté le projet du Gouvernement et elle a proposé son contre-projet ; mais sans promesse aucune et sans déclarations qui vinssent légitimer sa proposition.

Ce n'est encore là, Messieurs, qu'un des côtés de cette grande question, et il faut bien que nous nous demandions aujourd'hui quelles pourront être les conséquences d'une aussi complète révolution économique.

Le Gouvernement ne s'expose-t-il pas à compromettre, en peu de temps, les immenses capitaux engagés dans les chemins de fer sur la foi des conventions intervenues depuis bientôt quarante ans entre l'État et les grandes Compagnies?

Enfin, ne va-t-on pas précisément contre le but que l'on se propose, en marchant ainsi au hasard et en nous lançant aussi témérairement dans l'inconnu ?

Toutes ces questions, que la Commission des chemins de fer n'a pas résolues, et qui s'imposent à nos esprits, il faut bien, Messieurs, que nous y répondions maintenant ; aussi je viens vous demander la permission de les passer toutes et successivement en revue avec vous.

Et d'abord, si la Commission de la Chambre des Députés a cru que l'État exploitant réaliserait des recettes plus importantes que les grandes Compagnies de chemins de fer, elle s'est bien complétement trompée !

En effet, il n'y a pas d'exemple qu'un État ait jamais pu exploiter aux mêmes conditions que les grandes Compagnies.

Les frais d'exploitation par l'État ont été souvent de 15 à 25 0/0 plus élevés que les frais d'exploitation par les Compagnies de chemins de fer. Il n'y a jamais eu une seule exception sur ce

point. En France, en Belgique, en Allemagne, partout enfin les faits sont les mêmes, et il faut bien reconnaître que les fonctionnaires publics ne sauront jamais témoigner le même zèle, apporter la même activité, ni manifester le même dévouement que les employés des Compagnies de chemins de fer.

Car ces employés des Compagnies sont plus sérieusement et plus sévèrement surveillés qu'ils ne le seraient par l'État. Ils aident aux progrès de leurs Compagnies ; aussi depuis quarante ans, l'augmentation annuelle des produits a-t-elle toujours suivi la même progression.

Les employés d'une Compagnie de chemins de fer, dont les administrateurs sont tous personnellement intéressés au succès de l'exploitation, et aux progrès des recettes, sont choisis suivant leur mérite, et les règles de la hiérarchie la plus scrupuleuse sont constamment observées.

La faveur n'y est jamais admise, et chaque employé, depuis l'échelon le plus bas jusqu'aux postes les plus élevés, ne monte progressivement qu'en raison de son travail, de son intelligence et de son dévouement.

Dans une administration publique, au contraire, les places seront constamment données, non pas aux plus méritants, ni aux plus dignes, mais à ceux qui seront le plus appuyés, le mieux recommandés.

Et par suite, non-seulement les recettes n'augmenteront pas, mais elles baisseront d'année en année !

Au lieu de nouvelles ressources, le Gouvernement se trouverait bientôt exposé à perdre une grande partie des sommes que, dans l'état actuel des choses, et en vertu des stipulations des cahiers des charges, les Compagnies sont obligées de lui payer.

En effet, il ne faut pas perdre de vue que l'État retire chaque année de l'exploitation des chemins de fer, *environ deux cent cinquante millions de francs,* dont 175 millions en recettes réelles, perçues, encaissées par le Trésor, et 75 millions en services gratuits, en diminutions de frais de transports, enfin, en économies réalisées par lui.

Donc, il faut bien prendre garde de compromettre cet immense revenu *assuré* à l'État, et qui va toujours progressant chaque année, dans une proportion presque mathématique !

La Commission des chemins de fer a-t-elle cru, que l'État exploitant lui-même, l'agriculture, l'industrie et le commerce pouvaient compter sur des abaissements de tarifs ; sur une plus grande régularité dans le service, et sur plus de bienveillance et de dévouement chez tous les employés ?

Mais c'est précisément le contraire qui arrivera, et nous allons le prouver.

Et tout d'abord, si l'État exploite à des conditions moins favorables, si les frais d'exploitation sont plus élevés, *et cela ne peut être contesté*, il y aura nécessité absolue pour lui de ne pas diminuer les prix des tarifs !

S'il reçoit moins, et si les différents services lui coûtent plus cher, il ne trouvera pas dans les recettes de son exploitation les moyens de payer les intérêts du capital énorme qu'il va être obligé de débourser pour le rachat des chemins de fer.

Or, dans ce cas, *le budget* serait obligé de supporter ces nouveaux déficits ; et les pertes, constatées sur les produits nets des chemins de fer, devraient être comblées par l'impôt, et payées non pas seulement par ceux qui se servent de ces chemins de fer, pour eux ou pour leurs marchandises, mais encore par tout le monde, et par ceux-là même qui ne se servent pas des chemins de fer !

Et puis, Messieurs, que se passe-t-il aujourd'hui ? Quelle est la situation respective des Compagnies de chemins de fer, et de tous ceux qui sont en relations avec elles ? S'il y a des plaintes, soit pour l'absence de régularité dans les services, soit pour l'application des tarifs, soit pour tout autre motif, le Gouvernement intervient, plus ou moins efficacement, il est vrai, par ses Commissaires administratifs, mais enfin il intervient, et il apparaît comme le protecteur naturel des voyageurs ou des expéditeurs, vis-à-vis de leurs puissants adversaires, les grandes Compagnies.

Celles-ci sont d'ailleurs poussées par leur intérêt même, et malgré leur immense monopole, à faire tout ce qu'elles peuvent, pour ne pas froisser leurs clients, et pour ne pas les décourager.

D'ailleurs, elles ont presque toutes une concurrence redoutable, soit dans le cabotage de port à port, soit dans les canaux ou rivières navigables à l'intérieur.

Mais, quand l'État sera exploitant, il aura en même temps les deux services des chemins de fer et des canaux à faire marcher parallèlement, et sans que ceux-ci puissent se nuire l'un à l'autre.

Or, M. le Ministre des Travaux publics voudra-t-il abaisser sérieusement les tarifs de petite vitesse, au risque de détruire ce qui peut rester encore de l'ancienne batellerie ? Voudra-t-il, au contraire, supprimer les derniers droits qui subsistent aujourd'hui sur les canaux, au risque de n'avoir plus aucune recette, du chef des canaux, et de diminuer en même temps les recettes des chemins de fer ?

Toutes ces hypothèses sont admissibles, elles sont à étudier, et elles méritent un sérieux examen. Dans tous les cas, il nous apparaît dès maintenant que l'État ne sera plus libre dans tous ses mouvements, et qu'il ne pourra pas promettre de continuer efficacement l'œuvre de véritable concurrence que l'agriculture, l'industrie et le commerce sont en droit d'espérer de l'antagonisme naturel et forcé des Compagnies de chemins de fer, et des Compagnies de canaux.

Que si, au contraire, le Gouvernement pour être agréable aux populations, pour conquérir leurs sympathies, abaisse les tarifs des chemins de fer, et supprime en même temps les droits sur les canaux, sans cependant parvenir à augmenter la somme des produits transportables, et sans pouvoir doubler le chiffre des voyageurs, il aura nécessairement compromis ses revenus, et ce sera un nouveau et grand déficit à ajouter à tous les autres déficits possibles.

Enfin, si des événements graves surviennent, si des complications sérieuses surgissent tout à coup, si des circonstances déplo-

rables viennent un jour compromettre la fortune publique ; que ferait alors l'État ? Comment comblerait-il les déficits qui surgiraient de toutes parts ? Comment ferait-il face à toutes ces impossibilités, et comment sortirait-il de toutes ces inextricables difficultés ?

Vraiment, Messieurs, on frémit en pensant à toutes ces éventualités, et on est véritablement effrayé en reconnaissant que l'État serait désormais le seul emprunteur, le seul débiteur ; et que le grand crédit des Compagnies de chemins de fer, qui aujourd'hui est associé, et qui, parfois même, est venu en aide dans des temps néfastes, au crédit de l'État, en en profitant, à son tour, dans des temps plus calmes, ne serait plus là pour exercer sa salutaire influence, puisque ces mêmes Compagnies n'existeraient plus.

Et au milieu de toutes ces préoccupations, que deviendront donc les immenses capitaux qui ont été confiés, depuis 40 ans, aux Compagnies de chemins de fer ?

Il ne faudrait pas croire que le projet de rachat des lignes de l'Orléans soit isolé, car je vous le dis avec conviction, après cette Compagnie viendront certainement les autres !

C'est ici le premier essai d'un système conçu depuis longtemps. C'est la préface d'un vaste projet mis au jour avec quelques restrictions prudentes ; mais il nous faut nécessairement conclure aujourd'hui, comme si toutes les Compagnies de chemins de fer étaient déjà revendiquées par la Commission de la Chambre des députés. Eh bien ! est-ce qu'en présence de ces idées mal conçues de rachat de tous les chemins de fer et de leur exploitation générale par l'État, la confiance absolue et universelle, qui a toujours entouré les grandes Compagnies de chemins de fer, ne va pas être atteinte ? Est-ce que les capitaux si nombreux qui sont engagés dans les chemins de fer, et qui ne peuvent pas être estimés à moins de *trois milliards* pour les actions, et de *douze milliards* pour les obligations, est-ce que ces sommes énormes ne sont pas menacées dès maintenant par ces projets si téméraires ?

Et comment le Gouvernement pourra-t-il exiger désormais le remboursement des sommes si considérables qu'il a avancées successivement à toutes ces Compagnies, celle du Nord exceptée, je crois, qui s'élèvent à plus de *deux milliards*, et qu'il a la certitude de récupérer à la longue, avant la fin de toutes les concessions, par suite de l'augmentation incessante des produits, et par l'action naturelle du déversoir annuel de l'excédant des recettes des premiers réseaux sur les autres réseaux postérieurs, moins productifs ?

Puisque je viens de vous parler de la fin des concessions, je crois que c'est ici le moment de vous entretenir du système général qui a été adopté aux débuts des chemins de fer, de vous dire son action sage, bienfaisante et tutélaire pour l'avenir, et de glorifier bien haut la sagesse de nos pères, qui ont tout prévu, et qui ont *garanti à l'État* la propriété complète *à jour fixe et sans bourse délier*, de toutes ces immenses valeurs qui constituent nos grandes Compagnies de chemins de fer.

Pourquoi donc jeter le trouble dans toutes les situations ? Pourquoi bouleverser ainsi tout ce qui a été si bien préparé naguère par l'État et par les Compagnies de chemins de fer ? Pourquoi enfin se montrer si pressé, et ne pas savoir attendre l'expiration des contrats qui ont été signés pour un siècle, par l'État et par les grandes Compagnies ?

Ces contrats sont la charte de tous les prêteurs, et ceux-ci n'ont jamais pu croire que sans motifs sérieux, sans profits certains, ni pour l'État, ni pour les Compagnies, ni pour les populations, il viendrait à l'idée du Gouvernement de tout rompre et de tout compromettre !

Nous sommes aujourd'hui presque à moitié de la durée de toutes ces concessions. Encore un peu de patience, et alors, tout naturellement, sans secousse aucune, par l'action du temps, et en laissant s'exercer l'œuvre des contrats, sans avoir rien racheté, le Gouvernement se trouvera, du jour au lendemain, possesseur de toute cette immense fortune, de tous ces admirables instru-

ments de recettes, assurées par des produits multiples. Et l'État n'aura alors à payer, à dire d'experts, *que le matériel roulant et la valeur des approvisionnements existant en magasin.*

Vraiment quand on pense à tout cela ; quand on a devant soi le rôle si facile que l'État doit remplir ; quand on songe aux bénéfices incommensurables que l'État recueillera de sa patience, et du contrôle tutélaire qu'il exercera jusqu'à la fin sur les Compagnies, on ne peut se défendre d'un sentiment d'amertume, en voyant à quels dangers peuvent nous exposer la témérité et l'ambition de quelques impatients !

D'ailleurs, si MM. les Députés sont véritablement animés du désir de faire le bien, s'ils ne cherchent qu'à venir en aide à tous ceux qui travaillent ; aux agriculteurs, aux industriels et aux commerçants, que ne proposent-ils au Gouvernement de réduire dès à présent les charges qui pèsent sur l'industrie des transports ?

Déjà la Chambre des députés a, sur la proposition du Gouvernement, supprimé l'impôt si mal conçu, qui avait été mis sur la petite vitesse, et qui avait été voté par l'Assemblée nationale.

Eh bien ! que MM. les Députés proposent, sinon l'abolition complète, du moins une diminution *immédiate*, la moitié par exemple, sur l'impôt qui frappe les voyageurs et les marchandises de la grande vitesse, et qui s'élève en ce moment à *plus de vingt-trois pour cent* ; qu'ils étudient ensuite les moyens d'arriver progressivement à la suppression complète de cet impôt exagéré, dont voici l'origine :

La loi du 14 juin 1855 a frappé de 1/10e plus un décime la grande vitesse, de sorte qu'au lieu d'une taxe de 1 franc on payait	1 fr. 11
La loi du 1er juin 1858 a ajouté un second décime.	0 01,1
Ensemble . . .	1 fr. 12,1
Enfin la loi du 16 septembre 1871 a encore ajouté 10 p. 0/0 ; soit	0 fr. 11,2
Total	1 fr. 23,3

En annulant cet impôt illogique, le Gouvernement et les Chambres obtiendront un résultat immédiat, bien plus sérieux que par toutes les expériences dans lesquelles veulent nous lancer MM. les Membres de la Commission des chemins de fer.

Qu'ils demandent une plus grande amélioration dans la marche des trains omnibus ;

Qu'au lieu de 35 kilomètres par heure, on exige 50 kilomètres ;

Que les délais pour la petite vitesse soient modifiés ; qu'au lieu de 125 à 150 kilomètres par 24 heures, on exige désormais des Compagnies 200 kilomètres pour toutes les séries, comme cela a lieu d'ailleurs pour les marchandises taxées en 1re et en 2e séries.

Q'enfin on cherche les moyens d'arriver progressivement, *comme en Angleterre*, à n'avoir plus, pour ainsi dire, que la grande vitesse, et que toutes les marchandises soient transportées d'un point à un autre du territoire, quelque extrêmes que soient ceux-ci, dans un délai de deux ou trois jours au plus !

Time is money, dit-on, et cette économie de temps, jointe à l'abaissement ou à la suppression des impôts sur les frais de transports, viendra puissamment en aide à l'agriculture, à l'industrie et au commerce !

Que le Gouvernement demande et exige, s'il le faut, des modifications rationnelles dans tous les tarifs si diversement nommés, — tarifs communs, — tarifs spéciaux, — tarifs différentiels, — tarifs internationaux, — tarifs de transit.

Qu'il examine de très-près ces deux dernières sortes de tarifs : ceux dits de transit, comme ceux dits internationaux.

Qu'il veille surtout à ce que les avantages faits aux étrangers, pour emprunter le territoire français, et transporter des marchandises venant de l'étranger pour aller ensuite à l'étranger, *ne soient pas exagérés ;* qu'ils ne constituent pas un privilège accordé aux producteurs étrangers, et qu'ils ne deviennent pas une cause de ruine pour les producteurs français.

Que le Gouvernement recherche enfin si les réductions des

tarifs consenties en faveur des étrangers, pour importer plus facilement leurs produits jusque dans le centre du territoire français, *ne sont pas trop considérables*, et si ces réductions ne viennent pas, sans que ce soit là le but poursuivi par nos Compagnies de chemins de fer, rendre impossible aux producteurs français toute concurrence avec les producteurs étrangers.

Dans tous ces tarifs si compliqués, il y a surtout une question de mesure à observer, et s'ils sont utiles à nos Compagnies de chemins de fer, soit pour transporter en France une plus grande quantité de marchandises étrangères, soit pour expédier à l'étranger une plus grande quantité de marchandises françaises, ils n'en constituent pas moins, en fin de compte, un développement considérable du commerce général français ; car, dans toutes ces questions de tarifs, il ne faut jamais dépasser la limite, pour ne pas s'exposer à ruiner les producteurs français.

Si le Gouvernement obtient des Compagnies des abaissements et des modifications de tarifs ; s'il peut faire que les classifications soient mieux faites, plus simples, plus claires et plus conformes entre toutes les Compagnies ; s'il obtient des accélérations de vitesse ; enfin, s'il entre dans la voie de la diminution, pour arriver plus tard à la suppression des impôts si lourds qui frappent encore la grande vitesse ; si le Gouvernement demande tout cela, et si la Commission des chemins de fer, renonçant à son malheureux projet de rachat, veut bien adopter et appuyer toutes les améliorations que je viens d'énumérer, nous aurons obtenu tout ce qu'il est possible actuellement, sans avoir peut-être compromis la marche régulièrement progressive de toutes nos grandes Compagnies de chemins de fer !

Telles sont, mes chers Collègues, les diverses considérations que j'ai été amené à soumettre à votre sérieux examen, à la suite de l'étude à laquelle, sur votre demande, je viens de me livrer. Si, comme moi, vous pensez que l'État ne doit pas *racheter à prix d'or* des lignes de chemins de fer qui lui seront données gratuitement à l'expiration des concessions ; si vous estimez que l'État ne

doit pas se faire entrepreneur de transports, commerçant et industriel, si vous croyez que tel n'est pas le rôle de l'État, et que celui-ci ne doit pas s'exposer à des conflits de toute nature et de chaque jour, avec ceux qui usent des voies ferrées ;

Que ce serait là d'ailleurs un rôle légalement impossible, puisque l'État serait en même temps *juge et partie*, dans toutes les contestations ;

Qu'au contraire, l'État doit, jusqu'à la fin des concessions des Compagnies, rester leur surveillant assidu, l'arbitre de leurs tarifs, et le protecteur naturel de tous ceux qui traitent avec ces puissantes Compagnies ;

Si vous partagez cet avis, alors je vous prierai de vouloir bien formuler dans les termes suivants notre protestation, non-seulement contre le projet de la Commission des chemins de fer, mais encore contre la proposition de rachat partiel et d'exploitation limitée, que, dans la séance du 12 février 1880, M. le Ministre des Travaux publics a soumise à l'examen de la Chambre des Députés.

Tous les arguments que je vous ai présentés contre le projet de la Commission des chemins de fer, existent au même degré, et *par les mêmes motifs*, contre le projet du Gouvernement.

Les résultats de l'exploitation des lignes de chemins de fer, rachetées par l'État, ont été déplorables ; ces résultats ne seront pas meilleurs parce que l'on aura donné à l'État 1,500 à 1,600 kilomètres de plus à exploiter.

Au contraire, le mal ira toujours s'aggravant ; et les déficits, constatés depuis deux ans, augmenteront chaque année. Plus l'État aura de kilomètres, plus il aura de lignes à exploiter, plus il perdra d'argent.

Je viens vous prier en conséquence de vous associer énergiquement à la demande suivante :

Renverser complètement la proposition du Ministre des Travaux publics, en date du 12 février 1880, et réclamer qu'au lieu d'au-

toriser l'État à reprendre à la Cie d'Orléans les 1,600 kilomètres, que, par la convention du 10 février 1880, M. le Ministre des Travaux publics s'est engagé à lui racheter pour les exploiter, au moyen d'une nouvelle légion de fonctionnaires, ce soit au contraire l'État qui vende, et la Cie d'Orléans qui rachète les lignes enchevêtrées dans son réseau, lignes que l'État a achetées en mai 1878, qu'il exploite avec perte depuis lors, et *qu'enfin désormais ce soit la Cie d'Orléans qui exploite ces lignes*, avec toute la supériorité, que nous avons pu constater chez elle, dans tous ses procédés.

Le Trésor, les Actionnaires, les Obligataires ne seront plus exposés à de grandes pertes ; l'Agriculture, l'Industrie et le Commerce, tout le monde enfin y gagnera, parce que, encore une fois, l'État ne doit pas se faire entrepreneur de transports, industriel et commerçant ; et qu'il faut, au dix-neuvième siècle, répudier bien haut, et rejeter bien loin, toutes ces formules anciennes, condamnées par l'expérience et en opposition avec les principes rationnels de l'économie politique.

Voici donc, Messieurs, le vœu que je soumets avec confiance à votre entière approbation :

1° La Chambre de Commerce d'Amiens, après en avoir longuement délibéré, et par les motifs qui viennent d'être développés, proteste énergiquement contre le projet proposé par la Commission des chemins de fer de la Chambre des Députés pour le rachat de toutes les lignes de la Cie d'Orléans et leur exploitation par l'État ;

2° Elle proteste en outre, et par les mêmes motifs, contre le projet présenté par M. le Ministre des Travaux publics à la Chambre des Députés, dans sa séance du 12 février 1880, pour le rachat partiel et l'exploitation par l'État de plusieurs lignes de la Cie d'Orléans ;

3° Et elle demande avec instance, après l'expérience faite à nouveau depuis deux ans, que l'État cède à la Cie d'Orléans, pour

être exploitées par celle-ci, les lignes qu'il a rachetées en 1878, et que, depuis cette époque, il a constamment exploitées, sans profit pour les populations, et avec perte pour le Trésor.

Amiens, le 20 Juillet 1880.

VULFRAN MOLLET,
Président de la Chambre.

La Chambre, après en avoir délibéré, adopte les conclusions du Rapport ci-dessus, à l'unanimité, et décide qu'elle l'enverra à Monsieur le Ministre de l'Agriculture et du Commerce, à Monsieur le Ministre des Travaux publics, à Monsieur le Ministre des Finances, et à la Commission de la Chambre des Députés à laquelle ont été renvoyées toutes les questions de Chemins de Fer.

Elle décide en outre que ce Rapport sera imprimé et adressé à toutes les Chambres de Commerce.

POUR COPIE CONFORME :

Le Président de la Chambre,

VULFRAN MOLLET.

18851. — Amiens, Imp. T. JEUNET.

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

R883
013

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 072420224